

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM UPAYA
MEWUJUDKAN KESELAMATAN, KEAMANAN DAN
KETERTIBAN PENUMPANG DI PELABUHAN TUAL**



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh: GEOFREY VERANUS RAHAKBAUW
NIT. 52155858. K**

**PROGRAM STUDI
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM UPAYA
MEWUJUDKAN KESELAMATAN, KEAMANAN DAN
KETERTIBAN PENUMPANG DI PELABUHAN TUAL**

DISUSUN OLEH:

GEOFREY VERANUS RAHAKBAUW

NIT. 52155858. K

Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Pembimbing I
Materi

Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

H. SUHARSO, S.H., S.Pd., S.E., M.M.

**NASRI, M.T., M.Mar.E.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19711124 199903 1 003**

Mengetahui,
Ketua Program Studi KALK

**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003**

HALAMAN PENGESAHAN

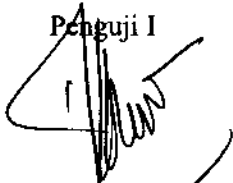
**EFEKTIVITAS PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM UPAYA
MEWUJUDKAN KESELAMATAN, KEAMANAN DAN
KETERTIBAN PENUMPANG DI PELABUHAN TUAL**

DISUSUN OLEH :

GEOFREY VERANUS RAHAKBAUW
NIT. 52155858. K

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan
nilai.....pada tanggal.....

Penguji I



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP : 19750318 200312 2 001

Penguji II



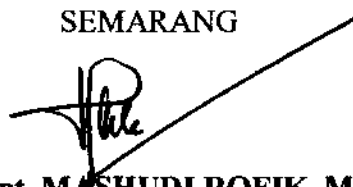
H. SUHARSO, S.H., S.Pd., S.E., M.M.

Penguji III



Capt. FAISAL SARANSI, M.T.
Pembina (IV/a)
NIP : 19750329 199903 1 002

Dikukuhkan oleh:
**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

N a m a : Geoffrey Veranus Rahakbauw

NIT : 52155858. K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Efektivitas pengawasan syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

2019

Yang menyatakan,



GEOFREY VERANUS RAHAKBAUW

NIT. 52155858. K

HALAMAN MOTTO

Kesuksesan sejati adalah ketika kita dapat menjadi dampak baik bagi sesama

(Geoffrey Veranus Rahakbauw)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi ini kepada yang terhormat:

1. Ayah (John Richard Rahakbauw) dan Ibu (Enggelina Heatubun) tercinta, terima kasih atas seluruh dukungan baik moril maupun materi yang tiada terkira, serta kasih sayang dan do'anya sampai saat ini.
2. Bapak H. Suharso, SH, SPd, SE, MM. dan Bapak Nasri MT, M.Mar.E. yang selalu sabar membimbing penulis hingga skripsi ini selesai.
3. Keluarga besar Rahakbauw di Ohoidertawun yang selalu memberikan doa dan dukungannya kepada penulis
4. Bapak dan Ibu mentor saat melaksanakan Prada
5. Rekan-rekan dan adik-adik di Mess Timur (Fariz Adrianto, Arief Firmasyah, Dio Afriatama, Fiertho Alif Heda, Vegi Sisliani Asis, Ricky Da Costa, Bastian, Ilham, Nur Iksan, Pramudityo, Fakhri Puarambe)
6. Seluruh rekan-rekan angkatan LII yang telah bersama-sama menjalani suka duka menempuh pendidikan di PIP Semarang sampai saat ini.
7. Rekan-rekan program studi KALK, tetap selalu semangat dan kompak.
8. Rekan-rekan IA SAKA yang selalu saling mendukung dimanapun kalian berada.
9. Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat dituliskan dalam persembahan ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis sampaikan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena telah memberikan limpahan rahmat dan anugerahnya bagi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Efektivitas Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual”. Skripsi ini disusun guna memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV (D.IV), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari bahwa dalam menyelesaikan skripsi ini, tidak terlepas dari dukungan dan bantuan dari semua pihak. Untuk itu penulis menyampaikan penghargaan dan terimakasih kepada :

1. Ayahanda tercinta John Richard Rahakbauw dan Ibunda yang kusayangi Engelina Heatubun
2. Bapak Mashudi Rofiq, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Bapak Winarno, selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
4. Bapak H. Suharso, SH, S.Pd, SE, MM selaku Pembimbing I dan Bapak Nasri, MT, M.Mar.E selaku Pembimbing II
5. Bapak dan Ibu Dosen Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
6. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tual beserta seluruh staf
7. Sahabat-sahabatku dan rekan-rekan angkatan 52 yang terkasih
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penulis menyampaikan permohonan maaf kepada pihak-pihak yang dirugikan serta para pembaca apabila terdapat kekeliruan dan kata-kata yang tidak berkenan dalam penulisan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis memohon sarah dan kritik yang sifatnya membangun demi kesempurnaan.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat menjadi sumber referensi yang mudah dipahami oleh setiap pembaca manapun dan akan berguna bagi kita semua.

Semarang,

2019

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAKSI.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
 BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Pembatasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan.....	6
 BAB II. LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pikir Penelitian	23

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian.....	24
B. Jenis Penelitian.....	24
C. Sumber Data.....	24
D. Metode Pengumpulan Data.....	25
E. Teknik Analisis Data.....	29

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian	32
B. Analisa Masalah.....	33
C. Pembahasan Masalah.....	42

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan.....	61
B. Saran.....	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAKSI

Geofrey Veranus Rahakbauw, 52155858 K, 2019, *Efektivitas Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual*, Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
Pembimbing I: H. Suharso, S.H., S.Pd., S.E., M.M. Pembimbing II: Nasri, M.T., M.Mar.E.

Pelabuhan Tual terletak di Kota Tual, Provinsi Maluku. Meskipun kecil, Pelabuhan Tual termasuk salah satu pelabuhan yang cukup tinggi frekuensi arus penumpang karena merupakan salah satu penghubung antara pulau-pulau di Provinsi Maluku. Dengan skala tersebut di Pelabuhan Tual memiliki Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Namun, masih saja ditemukan masalah seperti fasilitas yang kurang memadai serta tindakan-tindakan arogansi oknum tertentu.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui standar pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang, untuk mengetahui faktor-faktor penghambat pengawasan Syahbandar, dan untuk mengetahui kinerja pengawasan Syahbandar di Pelabuhan Tual. Adapun jenis penelitian adalah deskriptif kualitatif. Metode yang digunakan adalah wawancara, angket, observasi, studi dokumentasi dan studi pustaka.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Petugas Kesyahbandaran UPP Tual telah menerapkan standar pengawasan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang dan berpedoman pada SOP yang masih sangat sederhana yaitu berupa Juklak (petunjuk pelaksanaan) yang ditandatangani oleh Kepala UPP. Adapun faktor-faktor yang menghambat pengawasan faktor sosial, misal masih melekatnya budaya sungkan di kalangan aparat syahbandar dan masyarakat sehingga pemeriksaan keamanan terhadap penumpang kadang diabaikan. Faktor teknis, misal ketersediaan sarana pemeriksaan seperti metal detektor hanya ada satu buah, sedangkan pemindai *x-ray* belum ada. Berikutnya kinerja segelintir oknum pegawai dapat dikatakan belum sempurna, masih ada petugas yang tidak ramah dalam memberikan pelayanan pengawasan kepada penumpang dikarenakan menggunakan kalimat yang kurang baik. Di sisi lain, kinerja mereka perlu diapresiasi karena sanggup kerja melebihi ketentuan yaitu saat menangani penumpang membludak. Kesimpulan bahwa SOP pengawasan keselamatan dan keamanan penumpang di Pelabuhan Tual telah berjalan meskipun masih jauh dari yang diharapkan atau masih jauh dari standar ISM code dan ISPS Code.

Kata Kunci: *Standar Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban, Arus Penumpang, Syahbandar, Pelabuhan Tual*

ABSTRACT

Geofrey Veranus Rahakbauw, 52155858 K, 2019, *The Effectiveness of Harbormaster Supervision in Effort to Realize Passengers Safety , Security and Orderliness in Tual Port, The Study Program of Port and Shipping Management, Diploma IV, Semarang Merchant Marine Polytechnic.*
Adviser I: H. Suharso, S.H., S.Pd., S.E., M.M. Adviser II: Nasri, M.T., M.Mar.E.

Tual Port is located in Tual City, Maluku Province. Although Tual Port is small, it is one of the ports with a high frequency of passenger flow because it is one of the links between the islands in Maluku Province. With this scale, there is no KSOP in Tual Harbor, but there is only a Port State Unit (UPP). However, problem are still found such as inadequate facilities and act of arrogance by certain individuals.

This study aims to determine the standards of Syahbandar supervision in an effort to realize passenger safety, security and order, to determine the inhibiting factors of Syahbandar supervision, and to determine the performance of Syahbandar supervision in Tual Port. The type of research is qualitative descriptive. The method used is interview, observation, documentation study and literature study.

The results showed that the UPP Tual broadband officer had applied safety, security and passenger order supervision standards and guided the SOP which was still very simple in the form of operational guidelines (implementation instructions) signed by the UPP Head Office. There are also factors that hinder supervision such as social factors where the culture is still inherent among the martyrdom and community apparatus so that security checks on passengers are sometimes ignored. Technical factors, such as the availability of inspection facilities such as metal detectors, have only one piece, while the x-ray scanner does not yet exist. Next The performance of a handful of individual employees can be said to be imperfect, there are still officers who are not friendly in providing supervision services to passengers due to using unfavorable words. On the other hand, their performance needs to be appreciated because they are able to work beyond the provisions, namely when handling booming passengers. The conclusion is that the SOP for the safety and security supervision of passengers in Tual Port has been running even though it is still far from what is expected or still far from the ISM code and ISPS Code standards.

Keywords: *Safety, Security and Orderliness Standards, Passenger Flow, Tual Port, Harbourmaster*

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian
- Gambar 4.1 Barang Over Bagasi milik penumpang yang akan diangkut ke kabin
- Gambar 4.2 Tiket Kapal Penumpang di Pelabuhan Tual
- Gambar 4.3 Tangga yang digunakan untuk naik dan turun penumpang
- Gambar 4.4 Situasi Parkiran



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 SOP pengawasan yang diterapkan oleh Syahbandar Pelabuhan Kelas II

Sanana

Tabel 4.2 Jawaban atas pertanyaan tentang profesionalisme petugas

Tabel 4.3 Jawaban atas pertanyaan tentang profesionalisme petugas



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I Transkrip Observasi
- Lampiran II Transkrip Wawancara
- Lampiran III Gambar Situasi di Pelabuhan Tual
- Lampiran IV Tabel Daftar Fasilitas Terminal Penumpang yang disesuaikan dengan Permenhub Nomor PM 37 Tahun 2015



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan laut merupakan salah satu moda yang memegang peran penting dalam sistem transportasi di Indonesia. Angkutan laut berperan sebagai salah satu sarana untuk mewujudkan wawasan nusantara khususnya dalam rangka menumbuhkan kesatuan ekonomi nasional yang diselenggarakan sebagai bagian terpadu dari sistem perhubungan nasional. Hal ini dikarenakan angkutan laut digunakan sebagai jasa transportasi baik pengangkutan lokal (*Interrinsulair*) maupun pengangkutan ke luar negeri (*Ocean Going*). Selain itu, angkutan laut di pandang mempunyai nilai ekonomis tinggi karena lebih efektif dan efisien dari pada pengangkutan melalui udara. Hal ini disebabkan karena kapal laut memiliki kapasitas angkutan yang lebih besar dan murah.

Perkembangan transportasi yang semakin maju seperti sekarang ini membuat dunia angkutan laut harus mengikuti perkembangan zaman. Hal ini yang membuat semua pihak yang terlibat didalamnya berusaha semaksimal mungkin memberikan pelayanan terbaik demi kelancaran kegiatan lalu lintas angkutan kapal yang akan beroperasi di pelabuhan, khususnya untuk menjamin keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan guna menghindari jatuhnya korban atau pihak yang dirugikan.

Agar kegiatan yang dimaksud di atas dapat terlaksana dengan baik, maka perlu adanya peran pengawasan yang baik terhadap para penumpang di Pelabuhan Tual. Hal ini tentu menjadi perhatian bagi pihak syahbandar,

mengingat mereka adalah penguasa di pelabuhan yang harus berperan aktif dalam memaksimalkan wewenang yang dimiliki, khususnya dalam kegiatan pengawasan terhadap penumpang di pelabuhan. Namun kenyataan yang ditemukan di lapangan bahwa masih ada masyarakat yang belum sepenuhnya merasakan kenyamanan ketika ingin berpergian menggunakan kapal di Pelabuhan Tual. Alasan yang sering disampaikan oleh para penumpang yaitu karena adanya ketidakmaksimalan kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh petugas syahbandar.

Sesuai dengan apa yang disampaikan oleh para penumpang kapal di Pelabuhan Tual, penulis menganggap penelitian ini layak untuk dilakukan, karena ditemukan beberapa kejadian yang menyangkut keamanan, keselamatan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual. Masalah yang berhasil dikumpulkan penulis saat pra riset, antara lain :

1. Pada tanggal 28 Mei 2018, terjadi kontak fisik yang melibatkan penumpang kapal yang memasuki Pelabuhan Tual, dikarenakan terdapat beberapa oknum anggota keamanan yang memaksa masuk tanpa membawa tiket.
2. Pada tanggal 28 Mei 2018, banyak pedagang yang berjualan di dermaga yang berada di Pelabuhan Tual sehingga menambah kepadatan dan mengganggu kelancaran aktivitas penumpang di dermaga tersebut.
3. Tidak ditemukan beberapa peralatan penunjang pelayanan keselamatan, keamanan dan ketertiban seperti CCTV, x-ray dan petunjuk evakuasi di terminal penumpang yang berada di Pelabuhan Tual pada setiap jadwal kedatangan kapal, sehingga tidak dapat menjamin adanya tindakan

penanganan yang cepat apabila sewaktu-waktu terjadi gangguan yang bersifat *emergency* pada para penumpang di Pelabuhan Tual.

Kenyamana dalam melakukan perjalanan menggunakan angkutan laut merupakan hal yang sangat diinginkan oleh para penumpang kapal di Pelabuhan Tual. Kesiapan petugas dalam mengatur alur *in* dan *out* ketika penumpang masuk melalui *Gate* Pelabuhan ke Terminal penumpang, naik ke kapal atau turun dari kapal hingga keluar *Gate* Pelabuhan perlu menjadi perhatian serius oleh Syahbandar. Memberikan rasa nyaman kepada penumpang harus menjadi prioritas dari Syahbandar.

Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah banyak mengalami perbaikan-perbaikan dalam peningkatan yang akan mengangkat lebih kesyahbandaran. Masalah keselamatan, keamanan dan ketertiban dalam pelayaran merupakan tanggung jawab besar karena salah satu persoalan jatuhnya banyak korban pengguna angkutan laut adalah kurangnya kemampuan dan pemahaman seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran. Oleh karena itu siapa pun yang menjalankan tugas kesyahbandaran di Pelabuhan Tual perlu memahami betul setiap tugas yang wajib dilakukan.

Dari uraian di atas, maka Syahbandar di Pelabuhan Tual perlu melakukan perubahan penting tentang cara-cara yang tepat untuk melakukan pengawasan guna menjamin keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang. Oleh karena itu penulis tertarik mengangkat judul skripsi :

“Efektivitas Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual”.

B. Perumusan Masalah

Perumusan masalah sangat penting dalam suatu penelitian ilmiah. Perumusan masalah akan mempermudah melakukan penelitian dan mencari jawaban yang tepat dan sesuai. Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana standar pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual ?
2. Faktor-faktor apakah yang menghambat pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual ?
3. Bagaimana kinerja pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual ?

C. Pembatasan Masalah

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang luas mengenai standar dan kinerja pengawasan penumpang angkutan laut yang dilakukan oleh Syahbandar, serta faktor-faktor penghambatnya. Untuk itu guna menghindari pembahasan yang melebar dari ide utama serta kerancuan dan salah tafsir dalam skripsi ini, maka penulis akan membatasi ruang lingkup penelitian yang meliputi :

1. Lingkup Masalah

Untuk menghindari terjadinya perluasan materi dalam pembahasan skripsi ini maka penulis membatasi permasalahan yang ada yaitu standar, penghambat, dan kinerja pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban

penumpang angkutan laut di Pelabuhan Tual yang mana masih terlihat kurang tertata dengan baik.

Adapun obyek penelitian yang penulis batasi yaitu hanya untuk penumpang kapal laut (dalam hal ini yang diangkut dengan kapal Pelnis) saja. Dengan kata lain, tidak termasuk penumpang kapal feri dan penumpang perahu kapal motor atau yang lazim disebut kapal Pelra.

2. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dilakukan di Pelabuhan Tual mulai pada tanggal 2 April 2018 sampai dengan tanggal 30 Juni 2018.

D. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penulisan skripsi harus ditentukan tujuan penelitiannya agar skripsi yang telah dibuat lebih memiliki daya guna. Tujuan penelitian ini tidak dapat dipisahkan dari latar belakang penelitian dan rumusan masalah. Adapun tujuan penelitian yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui standar pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual.
3. Untuk mengetahui kinerja pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dimaksud agar dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari skripsi ini diharapkan dapat berguna dan menjadi masukan kepada pembaca dan taruna, khususnya Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepalabuhanan (KALK) dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan tentang standar dan kinerja pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar, serta faktor-faktor penghambatnya dalam upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penumpang angkutan laut di Pelabuhan Tual.

2. Manfaat Praktis

Semoga skripsi ini dapat menjadi referensi bagi Syahbandar Tual dalam menjalankan tugasnya untuk melakukan pengawasan terhadap penumpang angkutan laut. Selain itu, penulis berharap agar skripsi dapat menambah perbendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan dapat menjadi sumber bacaan bagi semua pihak yang membutuhkan pengetahuan tentang standar dan kinerja pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar, serta faktor-faktor penghambatnya dalam upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penumpang angkutan laut di pelabuhan.

F. Sistematika Penulisan

Agar penulisan skripsi ini lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti maka penulis akan menyusunnya ke dalam beberapa bab. Adapun susunannya sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisi tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Bab landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dan kerangka pemikiran yang akan digunakan dalam penulisan ini.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian berisi tentang metode yang akan digunakan dalam penelitian ini yang mana terdapat tempat dan waktu penelitian, jenis penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bab empat ini akan diuraikan tentang gambaran umum obyek yang akan diteliti, temuan dan analisis data hasil penelitian, dan pembahasan masalah.

BAB V. PENUTUP

Bab penutup merupakan bagian akhir dari penulisan skripsi ini. Dalam bab ini, penulis akan memberikan kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah serta saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penulisan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Efektivitas

Menurut Sondang (2008:4), efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang dijalankan. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektivitasnya. Sejalan dengan pendapat tersebut, Abdurahmat (2008:7), efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan pekerjaan tepat pada waktunya.

Mahmudi (2010:143) menyatakan bahwa efektivitas merupakan hubungan antara keluaran dengan tujuan atau sasaran yang harus dicapai. Dikatakan efektif apabila proses kegiatan mencapai tujuan dan sasaran aktif kebijakan. Semakin besar *output* yang dihasilkan terhadap tujuan dan sasaran yang ditentukan maka semakin efektif proses kerjanya.

2. Pengawasan

Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:253), pengawasan adalah penilikan dan penjagaan.

Menurut Sarundajang (2005:204), pengawasan adalah suatu kegiatan untuk memperoleh kepastian apakah pelaksanaan pekerjaan atau

kegiatan telah dilakukan sesuai dengan rencana. Hal ini dapat diartikan bahwa dengan adanya pengawasan terhadap semua pekerjaan atau kegiatan, maka akan meminimalisir terjadinya kesalahan atau penyimpangan dari apa yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Newman dalam Muchsan (2000:37), *control is assurance that the performance conform to plan* (pengawasan adalah memastikan bahwa pekerjaan berjalan sesuai dengan rencana), jadi pengawasan merupakan proses pengamatan dari pada pelaksanaan seluruh kegiatan suatu organisasi, untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilaksanakan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan.

Menurut Terry dan Franklin (2000:14), *control is to determine what is accomplished evaluate it, and apply corrective measure, if needed to insure result in keeping with plan* (pengawasan dititik beratkan kepada tindakan evaluasi serta koreksi terhadap hasil yang telah dicapai, dengan maksud agar hasil tersebut sesuai dengan rencana).

Menurut Jalil (2002:45) proses pengawasan haruslah melalui beberapa tahapan diantaranya menetapkan standar (*estabilishing standard*), menyiapkan pengukur kinerja (*measuring performance*), membandingkan kinerja dengan standar (*comparing performance against standard*), mengevaluasi dan melakukan tindakan (*evaluation and action*). Tindak lanjut dari evaluasi itu adalah mempertahankan status-quo (*maintain status quo*) atau mengkoreksi penyimpangan (*correct the deviation*) dan atau merubah standar (*change standard*).

3. Kinerja

Menurut Siswanto dalam Sandy (2015:11) kinerja ialah prestasi yang dicapai oleh seseorang dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan yang diberikan kepadanya. Menurut Robbins yang diterjemahkan dalam Pasolong (2007:176), kinerja adalah hasil evaluasi terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh karyawan dibandingkan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam Moeheriono (2012:95) menjelaskan bahwa kinerja atau *performance* merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategis suatu organisasi. Hal ini ditambahkan oleh Wibowo (2007:7) yang mengatakan bahwa kinerja itu bukan sekedar hasil pekerjaan atau prestasi kerja, tetapi juga mencakup bagaimana proses pekerjaan itu berlangsung.

4. Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban

a. Keselamatan

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosioal, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut (Wikipedia. 2018. <https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>, 21 Februari 2018). Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut Pasal 3 ayat (2), pelayanan keselamatan di terminal, meliputi :

- 1) Informasi dan fasilitas keselamatan; dan
- 2) Informasi dan fasilitas kesehatan.

b. Keamanan dan Ketertiban

Keamanan adalah keadaan bebas dari cedera fisik dan psikologis atau bisa juga keadaan aman dan tentram (Potter dan Perry, 2006). Keamanan berasal dari kata “aman”, aman adalah bebas dari bahaya, bebas dari gangguan, tidak mengandung resiko, tenteram tidak merasa takut, terlindung dan tersembunyi (Kamus Umum Bahasa Indonesia, 1994). Hal ini dijelaskan lagi menurut Sadjijono (2005:49), bahwa aman bersangkut paut dengan psikologis dan kondisi atau keadaan yang terbebas dari bahaya, gangguan, rasa takut maupun resiko.

Ketertiban berasal dari kata “tertib” yang berarti teratur atau tertata. Menurut Dirdjosisworo dalam Sadjijono (2005:51), ketertiban adalah suasana bebas yang terarah, tertuju pada suasana yang didambakan oleh masyarakat, yang menjadi tujuan hukum. Ketertiban tersebut merupakan cermin adanya patokan, pedoman dan petunjuk bagi individu di dalam pergaulan hidup.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut Pasal 3 ayat (3), Pelayanan keamanan dan ketertiban di terminal, meliputi:

- 1) fasilitas keamanan berupa ruang tunggu penumpang dan pengantar/penjemput;

- 2) naik turun penumpang dari dan ke kapal
- 3) pos dan petugas keamanan
- 4) informasi gangguan keamanan; dan
- 5) peralatan dan pendukung keamanan.

5. Penumpang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lain. Selain itu, penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkut lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut (Damardjati, 1995). Penumpang juga dapat diartikan sebagai pembeli produk dan jasa pada suatu perusahaan atau pelanggan perusahaan barang dan jasa yang dapat berupa seseorang (individu) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan (Yoeti, 1999).

6. Syahbandar

a. Pengertian Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan mewakili kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pelayaran. Secara teknis dalam tubuh Kantor Syahbandar, dalam pelaksanaan tugas terdiri atas; urusan tata usaha, sub seksi kelaiklautan, sub seksi ketertiban dan patroli, yang

diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015.

b. Tugas Syahbandar

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 Pasal 2, menyatakan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 208 ayat (1), Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.

- 4) Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 5) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- 6) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah barang berbahaya dan beracun.
- 7) Mengawasi pengisian bahan bakar.
- 8) Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 9) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- 10) Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- 11) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- 12) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- 13) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemanduan kebakaran di pelabuhan, dan
- 14) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

c. Fungsi Syahbandar

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 207 ayat (1), menyatakan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*Port Security Komite*), selain itu Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau

Tentara Nasional Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 212 ayat (1) dan (2).

Selanjutnya dalam melakukan tugasnya, Syahbandar memiliki fungsi sebagai berikut, yaitu :

- 1) Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 2) Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- 3) Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- 4) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

d. Wewenang Syahbandar

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 209, menerangkan bahwa dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan, sebagai berikut :

- 1) Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah di pelabuhan;
- 2) Memeriksa dan meyimpan surat, dokumen, warta kapal;

- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- 4) melakukan pemeriksaan kapal;
- 5) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- 6) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7) Menahan kapal atas perintah pengadilan;
- 8) Melaksanakan sijil awak kapal

7. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

a. Pengertian Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

b. Tugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan,

keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.

c. Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Dalam melaksanakan tugas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 3, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1) Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DKLr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
- 2) Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran.
- 3) Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan
- 4) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan
- 5) Pengaturan, pengendalian, pengawasan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan perairan.
- 6) Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan.
- 7) Penjaminan keamanan dan ketertiban pelabuhan
- 8) Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
- 9) Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran

- 10) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan kerja.

8. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010:3), pelabuhan adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana barang-barang dapat disimpan untuk waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daeran tujuan atau pengapalan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mana disebutkan bahwa “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayanan dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi”.

Menurut Triadmojo (2010:9), pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, pengusaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya, antara lain :

a. Ditinjau dari segi penyelenggaraan

1) Pelabuhan Umum

Pelabuhan Umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan kepada masyarakat umum. Penyelenggaraan Pelabuhan Umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang diberi wewenang mengelola Pelabuhan Umum yang diusahakan.

2) Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin Pemerintah. Pelabuhan Khusus dibangun oleh suatu perusahaan atau pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan yang mendirikan Pelabuhan Khusus tersebut.

b. Ditinjau dari segi penggunaan

1) Pelabuhan Ikan

Pelabuhan yang diperuntukan bagi kapal-kapal penangkap ikan. Pada umumnya pelabuhan ikan tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal-kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak terlalu besar.

2) Pelabuhan Minyak

Pelabuhan yang digunakan untuk mengisi bahan bakar kapal. Pelabuhan minyak biasanya tidak memerlukan demaga atau

pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok ke laut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar atau dalam.

3) Pelabuhan Barang

Pelabuhan barang mempunyai dermaga yang dilengkapi fasilitas untuk bongkar muat barang. Pelabuhan ini dapat berada dipantai estuair dari sungai besar. Daerah perairan pelabuhan harus cukup tenang sehingga memudahkan melakukan aktivitas bongkar muat. Pelabuhan barang ini bisa dibuat oleh pemerintah sebagai pelabuhan niaga atau perusahaan swasta untuk keperluan transportasi hasil produksinya seperti baja, aluminium, pupul, batu bara, minyak dan sebagainya.

4) Pelabuhan Penumpang

Pelabuhan penumpang tidak banyak berbeda dengan pelabuhan barang. Pada pelabuhan barang, di belakang dermaga terdapat gudang-gudang, sedangkan pada pelabuhan penumpang dibangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang berpergian, seperti kantor imigrasi, duane, keamanan, Direksi Pelabuhan, Maskapai Pelayaran, dan sebagainya.

5) Pelabuhan Campuran

Pada Umumnya pelabuhan campuran sangat terbatas untuk penumpang dan barang, sedangkan keperluan minyak dan ikan

biasanya terpisah. Tetapi untuk pelabuhan kecil atau masih dalam tahap perkembangan, keperluan untuk bongkar minyak juga menggunakan dermaga atau jembatan yang sama guna keperluan barang dan penumpang.

6) Pelabuhan Militer

Pelabuhan ini mempunyai perairan yang sangat luas untuk memungkinkan gerak cepat kapal-kapal perang agar letak bangunan cukup terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga hampir sama dengan pelabuhan barang hanya saja situasi dan perlengkapan agak lain.

9. ***International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)***

a. Pengertian *ISPS Code*

Menurut IMO (*International Maritime Organization*) *Maritime Safety Committee*, *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman

dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dengan langkah-langkah keamanan.

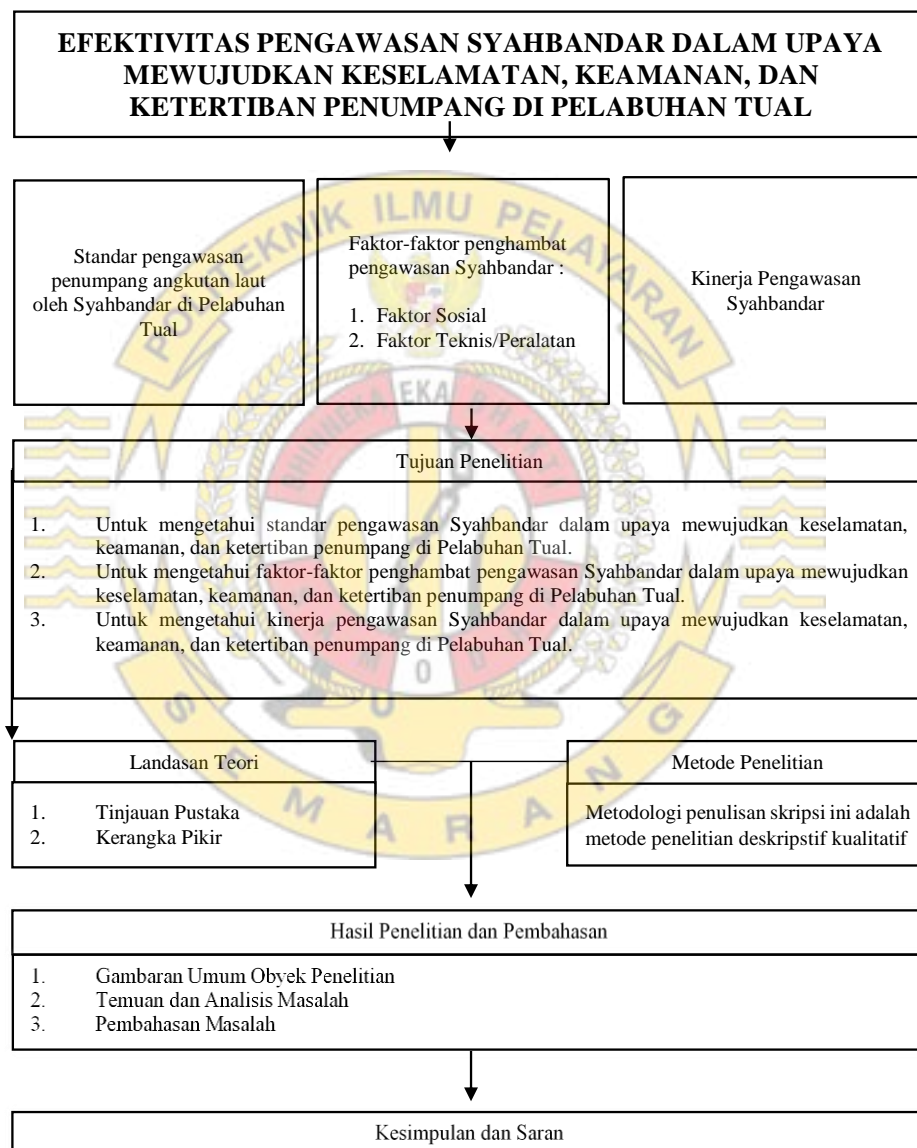
b. Jenis-jenis Ancaman yang Ditetapkan *ISPS Code*

Jenis-jenis ancaman yang ditetapkan dalam *ISPS Code*, sebagai berikut :

- 1) Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase, atau vandalisme.
- 2) Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- 3) Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
- 4) Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
- 5) Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk pemusnah masal.
- 6) Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.
- 7) Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.
- 8) Penutupan jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian alur masuk pelabuhan, dan sebagainya.
- 9) Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis membuat uraian kerangka pikir penelitian agar dapat mempermudah pembaca dalam memahami dengan baik pembahasan dalam skripsi ini.



Gambar 2.1
Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis jabarkan dalam bab iv tentang masalah efektifitas pengawasan syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Petugas kesyahbandaran UPP Tual telah menerapkan standar pengawasan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang. Sesuai dengan tingkatan organisasi, Pelabuhan Tual adalah pelabuhan yang belum dikomersialkan sehingga dikelola oleh UPP kelas II. Standar pengawasan keselamatan, keamanan dan ketertiban (atau lazim disebut SOP) dalam bentuk hitam di atas putih masih sangat sederhana yaitu berupa Juklak (petunjuk pelaksanaan) yang ditandatangani Kepala UPP. Belum ada SOP yang detail dan disahkan dengan keputusan/peraturan menteri. Meskipun masih sederhana (berupa lembaran kertas yang dipajang di beberapa tempat), SOP keselamatan, keamanan, ketertiban UPP Tual ini mampu dijadikan pedoman bagi para petugas lapangan. Demikian juga mitra kerja petugas lapangan UPP seperti dari Polri, juga mematuhi SOP ini. Arus penumpang di Tual diperkirakan masih dalam kisaran 200 penumpang per bulan, itupun mayoritas penduduk lokal. Keakraban antara petugas dengan penumpang sudah terjalin karena seringkali bertemu dengan orang yang sama. Di Pelabuhan Tual jarang sekali dilakukan penggeladahan badan, namun yang hampir selalu

dilakukan adalah penggeledanan barang bawaan atau bagasi. Petugas sering menemukan benda tajam dan benda terlarang lainnya. Sarana metal detektor hanya satu, sedangkan *x-ray* belum ada. Oleh karena itu, standar yang ditetapkan ISPS Code dan ISM Code belum sepenuhnya diterapkan, khususnya untuk pengawasan keamanan penumpang.

2. Faktor-faktor yang menghambat pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual, adalah :

- a. Faktor sosial budaya, yaitu masih melekatnya budaya sungkan di kalangan aparat syahbandar dan masyarakat sehingga bila sudah akrab maka tindakan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang kadang diabaikan. Selain itu, perilaku beberapa oknum yang arogan mengakibatkan terjadinya situasi di terminal penumpang yang sulit di kontrol.
- b. Faktor teknis, yaitu ketersediaan sarana pemeriksaan seperti metal detektor hanya ada satu buah, sedangkan pemindai *x-ray* belum ada.

3. Kinerja segelintir oknum pegawai pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual dapat dikatakan belum sempurna. Hal ini didasarkan pada penilaian penumpang yang penulis dapatkan melalui hasil kuesioner dan wawancara, sebagai berikut :

- a. Masih ada petugas yang tidak ramah dalam memberikan pelayanan pengawasan kepada penumpang dikarenakan

menggunakan kalimat yang kurang baik. Seharusnya mereka benar-benar harus menghayati Lima Citra Manusia Perhubungan yang salah satu butirnya mengatakan ramah sopan serta lugas.

- b. Di sisi lain, kinerja mereka perlu diapresiasi karena sanggup kerja melebihi ketentuan yaitu saat menangani penumpang membludak pada saat hari Lebaran dan Natal/Tahun baru.

B. Saran

Sebagai perbaikan dimasa mendatang maka penulis menyarankan beberapa hal untuk dapat diterapkan dalam pelaksanaan pengawasan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual, sebagai berikut :

1. Sebaiknya petugas kesyahbandaran berkenan mengesampingkan rasa sungkan atau rikuh pekewuh ketika melaksanakan tugas pemeriksaan badan maupun pemeriksaan bagasi. Kiranya masyarakat tidak akan sakit hati bila diperiksa sesuai prosedur. Pelolosan penumpang yang tidak mempunyai tiket sebaiknya dihindari dengan cara denda.
2. Mengenai kurangnya sarana dan prasarana, yang mungkin karena keterbatasan anggaran, sebaiknya diatasi dengan cara meminta bantuan ke perusahaan yang ikut menikmati bisnis di pelabuhan seperti perusahaan pelayaran, perusahaan katering, termasuk mitra kerja. Sarana keselamatan dan keamanan penumpang yang dibutuhkan di Pelabuhan Tual (lebih kecil dibandingkan Pelabuhan Tanjung Emas) tidaklah terlalu besar. Alat keselamatan misalnya APAR, peralatan medis dan evakuasi, dan alat keamanan hanya metal detector. Prasarana yang dibutuhkan antara lain ruang perawatan darurat (sebelum dirujuk ke rumah sakit).

3. Kepada kepala UPP Tual, agar perlu dilakukan pelatihan ESQ terhadap petugas dalam mewujudkan kesadaran tentang pentingnya tanggung jawabnya yang diembannya. Selain itu, hendaknya Kepala UPP Tual perlu menambah lagi insentif uang lembur kepada stafnya yang bekerja siang malam pada saat operasi angkutan lebaran dan natal/tahun baru demi meningkat kan kinerja seluruh staf UPP Tual.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdurahmat. 2008. *Efektivitas Organisasi Edisi Pertama*. Jakarta: Airlangga
- Bahri, Syamsul. 2019. *Manajemen Sumber Daya Aparatur (Studi pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Wilayah Sumsel)*. Yogyakarta: Deepublish
- Budi, Herman Sasono. 2012. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: ANDI
- Fathoni, Abdurrahmat. 2006. *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Kosasih Engkos dan Soewodo Hananto. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Mahmudi. 2010. *Manajemen Kinerja Sektor Publik, edisi kedua*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN
- Moenir. 2006. *Manajemen Umum di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Muchsan. 2000. *Sistem Pengawasan terhadap Perbuatan Aparat Pemerintah dan Peradilan Tata Usaha Negara di Indonesia*. Yogyakarta: Liberty
- Pasolong, Harbani. 2013. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta
- Rahman, Mariati. 2017. *Ilmu Administrasi*. Makassar: CV Sah Media
- Sadjijono. 2005. *Fungsi Kepolisian dalam Pelaksanaan Good Governance*. Yogyakarta: LB Laks Bang
- Sarundajang, S.H. 2005. *Babak Baru Sistem Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Kata Hasta
- Siagian, Sondang P. 2004. *Filsafat Administrasi, Edisi Revisi*. Jakarta: Bumi Aksara

Siagian, Sondang P. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara

Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta

Sukmadinata, Nana Syaodih. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

Susilo, Andi. 2008. *Manajemen Tata Laksana dan Transportasi Internasional*. Jakarta: Transmedia Pustaka

Terry, R. George dan Stephen G. Franklin. 2000. *Principles of Management*. New Delhi: AITBS

B. Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, dan Undang-Undang

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang *Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut*

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 Tahun 2015 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang *Aparatur Sipil Negara*

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan*

C. Internet

<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>

Lampiran I

Tabel Observasi Kegiatan Pengawasan Penumpang di Pelabuhan Tual

No	Aspek yang diamati	Keterangan
1	Lokasi Observasi	Observasi dilakukan di Pelabuhan Tual tepatnya di Terminal Penumpang dan dermaga
2	Proses pemeriksaan tiket	<p>Pada kesempatan ini peneliti melakukan kegiatan observasi pemeriksaan selama 4 (empat) kali kegiatan, sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Pada tanggal 28 Mei 2018. 3 jam sebelum kapal tiba, petugas sudah mempersiapkan anggotanya untuk <i>standby</i> di beberapa titik pengawasan yang sudah dibagi sebelumnya. Proses pemeriksaan tiket atau yang menjaga pintu masuk terminal dilakukan oleh seorang petugas saja. Selanjutnya penumpang dan pengantar mulai berdatangan di terminal, ada sebagian orang yang masih bercengkrama dengan keluarga namun sebagian langsung menuju pemeriksaan tiket. Petugas memerintahkan penumpang untuk berbaris rapi dan langsung mengeluarkan tiket masing-masing dan memegangnya.

		<p>Satu persatu penumpang diperiksa tiketnya kemudian berlanjut ke tempat pengecekan agen pelni.</p> <p>2. Pada tanggal 2 Juni 2018, petugas yang stanby pada titik pengecekan tiket mempersiapkan 1 (satu) jam 15 (lima belas) menit sebelum estimasi kedatangan kapal. Para penumpang sudah mengantri karena sebagian sudah datang 2 jam sebelum estimasi kedatangan kapal. Petugas langsung mengarahkan penumpang untuk berbaris dan mengalurakan tiket masing-masing bagi yang ingin langsung masuk ke terminal. Semua tiket dikeluarkan dan dipegang oleh masing-masing orang. Kemudian dilakukan pengecekan oleh petugas yang selanjutnya diarahkan ke agen pelni. Ditemukan ibu-ibu yang belum membawa tiket akhirnya diarahkan ke agen pelni untuk kemudian di berikan informasi dan saran untuk membeli tiket.</p> <p>3. Pada tanggal 8 Juni 2018, petugas mempersiapkan diri, namun karena situasi</p>
--	--	--

		<p>hujan deras sehingga terjadi sedikit keterlambatan dalam membuka pintu terminal. Peroses pemeriksaan berjalan lancar walaupun waktu itu terjadi situasi bergerombol akibat hujan yang deras. Semua petugas mengeluarkan tiket masing-masing dan memberikan kepada petugas yang selanjutnya diarahkan ke agen pelni.</p> <p>4. Pada tanggal 15 Juni 2018, petugas mempersiapkan diri 3 jam sebelum estimasi kedatangan kapal. Kemudian petugas membariskan penumpang dan meminta mengeluarkan tiket. Namun ada beberapa orang yang mengaku sebagai oknum TNI tidak membawa tiket dan memaksa masuk dengan alasan bahwa mereka ingin mengantarkan saudaranya sampai ke atas kapal. Karena tidak ingin menyebabkan insiden melihat oknum TNI yang tempramen tersebut, sehingga petugas membiarkan untuk masuk.</p>
--	--	--

3	Proses pemeriksaan badan dan barang bawaan	<p>1. Pada tanggal 28 Mei 2018. petugas melakukan pemeriksaan badan dan barang bawaan dengan metal detector. Dalam beberapa kesempatan ditemukan penumpang yang masih membawa alat-alat tajam yang berbahaya. Dan sering ditemukan over bagasi milik penumpang, namun tetap memaksakan membawa ke kabin dengan alasan menggunakan buru TKBM.</p> <p>2. Pada tanggal 2 Juni 2018. Petugas melakukan pemeriksaan barang dan badan. Ditemukan alat tajam dan benda berbahaya yang dibawa oleh penumpang. Ada beberapa penumpang yang masih melakukan perlawanan saat barang tersebut hendak di ambil dengan beralasan bahwa benda tersebut tidak akan digunakan untuk kejahatan.</p> <p>3. Pada tanggal 8 Juni 2018, petugas melakukan pemeriksaan badan dan barang bawaan penumpang berjalan dengan baik. semua penumpang kooperatif dalam</p>
---	--	--

		<p>pemeriksaan dan memahami maksud pemeriksaan tersebut sehingga tidak terjadi konflik.</p> <p>4. Pada tanggal 15 Juni 2018, petugas melakukan pemeriksaan penumpang dan tidak menemukan adanya alat-alat berbahaya yang dibawah. Namun ditemukan adanya barang berbahaya yang dibawah oleh seorang penumpang berupa jerrican berisi minyak tanah yang seharusnya tidak boleh dibawah ke kabin kapal.</p>
4	Proses pengawasan alur keluar masuk penumpang di dermaga	<p>1. Pada tanggal 28 Mei 2018, kegiatan ini melibatkan anggota kepolisian dan TNI. Ditemukan ada beberapa orang yang tidak melewati pintu masuk pemeriksaan dapat mencapai dermaga dengan melewati sisi samping dermaga yang terlihat sangat beresiko jatuh ke laut. Mereka merupakan beberapa remaja yang ingin memasuki kapal tanpa menggunakan tiket namun berhasil diatasi oleh petugas. Kegiatan berjalan baik pada alur. Penumpang</p>

		<p>diarahkan agar berhati-hati dengan kendaraan bunker yang beroperasi di dermaga karena posisi kapal yang bertambat berada jauh dari terminal penumpang.</p> <p>2. Pada tanggal 2 Juni 2018, kegiatan melibatkan anggota kepolisian dan TNI untuk membantu pengamanan. Pada saat itu petugas sengaja melakukan pengecekan lagi untuk mengantisipasi ada penumpang yang menyusup masuk ke kapal. Hasil kegiatan itu menunjukkan adanya beberapa orang yang tidak membawa tiket berhasil memasuki alur embarkasi. Namun ada segelintir petugas yang belum sempurna melakukan pengawasan sehingga diatas kapal masih ditemukan penumpang asal tual yang tidak membawa tiket.</p> <p>3. Pada tanggal 8 Juni 2018, pengawasan dilakukan dengan bantuan kepolisian dan TNI. Ditemukan beberapa orang yang beralasan bahwa mereka adalah kru kapal penumpang yang sedang sandar yang</p>
--	--	--

		<p>ingin kembali ke kapal. Namun hal tersebut dapat di cegah oleh petugas walaupun terdapat sedikit masalah. Tidak semua berhasil dicegah karena ada beberapa temua di kapal bahwa ada penumpang dri туал yang tidak membawa tiket juga</p>
5	Proses pengawasan pada tangga penumpang	<p>1. Pada tanggal 28 Mei 2018 ketika proses embarkasi dan debarkasi sedang berlangsung di tangga, terlihat tidak ada petugas yang bersiap di titik tersebut sehingga, terjadi dorong-mendorong karena orang tidak berbaris rapi. Ada buru TKBM yang berlarian dan tentu dapat menyebabkan tabrakan dengan penumpang. Bahkan hampir terjadi korban akibat jatuhnya barang over bagasi yang dipaksa untuk dibawa ke kapal.</p> <p>2. Pada tanggal 2 Juni 2018, petugas yang mengawasi ditangga hanya sementara dan segera bergabung ke titik lain yang sudah banyak anggotanya. Hal ini memunculkan keadaan ricuh lagi ditambah dengan</p>

		<p>volume penumpang yang bertambah.</p> <p>Banyak penumpang yang mengeluhkan hal tersebut dikarenakan merasa kesulitan dalam bergerak.</p>
--	--	--



Lampiran II

Transkrip Wawancara

Narasumber 1

Tanggal Wawancara : 15 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tual

Identitas Narasumber 1

Nama : Ibu Indra Limba

Jenis Kelamin : Perempuan

Pendidikan Formal : S1

Jabatan : Bagian Lalulintas dan Angkutan (Lala)

Pekerjaan : PNS

Hasil Wawancara

1. Sejak kapan Ibu menjadi PNS Perhubungan di Kantor UPP Kelas II Tual?

Jawab :

Beta di UPP Tual sudah kira-kira tujuh tahun

2. Bagaimana pendapat Ibu mengenai situasi penumpang yang ramai karena kegiatan naik turun penumpang ?

Jawab :

Penumpang di Tual ini memang sadiki susah atur, kadang-kadang dong senggganggu keberadaan petugas, jadi sebagai petugas katong harus sabar kalo hadapi dong. Belum lai kalo dong ini punya keluarga yang punya pengaruh lai. Cuma dilain sisi jua katong harus mengapresiasi sebagian penumpang yang mau ikut aturan toh.

3. Apakah ada SOP (Standar Operasional Prosedur) yang digunakan dalam kegiatan pengawasan penumpang?

Jawab :

Yah namanya SOP itu su harga mati toh. Kalo di sini katong pu SOP untuk sementara masih pake juknis atau juklak, tapi itu sudah disesuaikan dengan aturan toh, supaya bisa terlaksana dengan baik.

4. Apakah yang menjadi dasar sahnya SOP itu ?

Jawab :

SOP itu sudah ada tanda tangan dari Bapak Kepala jadi itu su berarti kalo SOP itu sah.

Narasumber 2

Tanggal Wawancara : 15 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tual

Identitas Narasumber 2

Nama : Bapak Irvan T.

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Pendidikan Formal : DIII

Jabatan : Bagian Kesyahbandaran

Pekerjaan : PNS

Hasil Wawancara

1. Sejak kapan Bapak menjadi PNS Perhubungan di Kantor UPP Kelas II Tual?

Jawab :

Beta sendiri sudah hampir 9 Tahun di Pelabuhan Tual sini

2. Bagaimana pendapat Bapak mengenai situasi penumpang yang ramai karena kegiatan naik turun penumpang ?

Jawab :

Kalau itu, yah katong jua harus mengakui kalo memang sedikit susah tangani penumpang disini, makanya katong bekerjasama deng TNI Polri supaya bantu pengawasan penumpang disini, walaupun dong hanya memantau dan seng mengatur arus penumpang di pelabuhan. Beta jua harus mengakui kadang-kadang petugas juga khilaf jadi. Yang penting katong harus selalu siap untuk mengawasi penumpang toh.

3. Apakah ada SOP (Standar Operasional Prosedur) yang digunakan dalam kegiatan pengawasan penumpang?

Jawab:

Ya, katong disini pake juknis atau juklak yang di sahkan kepala kantor. Yah juknis itu bisa bantu katong supaya jadi pegangan kegiatan pengawasan.

4. Proses kegiatan pengawasan dilapangan itu bagaimana Pak ?

Jawab:

Jadi begini, kegiatan lapangan atau SOP dalam hal pengawasan penumpang itu katong bisa sebut juga *ticketing*, karena guna mencegah ada penumpang gelap dan lain-lain, terus itu juga tidak sebatas itu saja tapi akan sangat membantu petugas buat mengawasi ketertiban dan keselamatan, yah termasuk keamanan juga. Karena kalo semua teratur berarti kan bisa mencegah hal-hal yang katong seng inginkan toh. Katong ambil contoh saja macam pernah ada buronan, kalo polisi infokan ke katong kan katong bisa

mencegah buronan itu lewat terminal toh. Karena kan katong seng tau orang pung hati bisa saja dia punya niat jahat yang bisa bahayakan keselamatan penumpang lain.

5. Bagaimana proses kegiatan pengawasan itu sendiri Pak ?

Jawab:

Kalau proses kegiatan itu akan bagini adek, pertama penumpang musti punya tiket toh otomatis dong harus beli tiket ke agen-agen dolo, nanti agen-agen dong bikin tiket yang sesuai dengan KTP atau identitas yang beli. Kalo sudah nanti pas datang hari H, katong akan buka pelayanan biasanya 3 jam sebelum keberangkatan kapal ade, katong juga kasi batas pengumpulan tiket itu seng boleh kurang dari 1 jam. Sebelum masuk, penumpang musti kasi tunjuk tiket dulu, habis itu dong dapa periksa dari petugas, sapa tau ada barang-barang terlarang kaya alat tajam atau sopi dan lain-lain. Kalo sudah pengecekan baru habis itu penumpang bisa masuk ke ruangan sambil tunggu arahan dari petugas.

Narasumber 3

Tanggal Wawancara : 28 Mei 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual

Identitas Narasumber 3

Nama : Bapak Soni

Jenis Kelamin : Laki-laki

Pendidikan Formal : SMA/SLTA

Jabatan : -

Pekerjaan : -

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama bapak menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

Jawab:

Bapa su pake kapal ini su paleng lama nyong. Yah dari masih muda pergi merantau tahun sembilan dua itu sampe sekarang

2. Apa pandangan bapak tentang kegiatan pengawasan petugas syahbandar di pelabuhan Tual?

Jawab:

Yah menurut bapak, su bagus tapi masih ada kurang-kekurangan sedikit macam di tual ini bagini sudah, kadang-kadang petugas juga pilih-pilih kasih, kalo dong pu keluarga yang jadi penumpang saja dong kasi biar lewat bagitu saja, tapi kalo yang bukan keluarga tetap dapa periksa.

3. Apa pendapat Bapak mengenai fasilitas-fasilitas yang ada di ruangan penumpang ?

Jawab:

Yah sudah lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya memang, cuma kalo bisa dong harus rawat lagi supaya bisa tahan lama karena kelihatan kurang terawat.

4. Apa pendapat Bapak mengenai penumpang yang membawa barang bawaan yang berlebihan?

Jawab:

Kalau menurut bapak mustinya penumpang harus patuh aturan, ini seng kaya dolo-dolo lai kaya jaman perintis toh, kan kapal putih ini pu aturan ada jadi katong harus ikut aturan batas barang

5. Apa pendapat Bapak tentang layanan panggilan darurat apabila terjadi kejadian darurat?

Jawab:

Itu sudah nyong, lebih bagus lai dong pasang info apa bagitu supaya kalo ada apa-apa katong bisa langsung telepon petugas.

Narasumber 4

Tanggal Wawancara : 28 Mei 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual

Identitas Narasumber 4

Nama : N

Jenis Kelamin : Perempuan

Pendidikan Formal : S1

Jabatan : -

Pekerjaan : Mahasiswa

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama Ibu menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

Jawab:

Beta su pake kapal tu sejak awal-awal berangkat kuliah dari tahun 2010.

Jadi yah ini su 8 tahun kurang lebih.

2. Apa pendapat Ibu tentang kegiatan pengawasan petugas syahbandar di pelabuhan Tual?

Jawab:

Kalo menurut beta su lumayan bagus. Cuma beta ada paleng jengkel dengan anggota dong ini, memang biasa bagitu sudah, tentara deng polisi ni dong

memang kadang mau bikin aturan sendiri. Penumpang yang lain semua ada baris antri tapi dong ini suka par paksa masuk. Baru kalo petugas larang dong tambah malawang lai

3. Bagaimana pendapat Ibu mengenai penumpang yang membawa barang bawaan yang berlebihan?

Jawab:

Kalo menurut beta, kan su ada larangan ya mustinya dong ikut, Cuma kan dong pikir mungkin kapal ini besar jadi bawa barang banya saja itu seng apa-apa. Petugas jua repot toh apalai kalo ketemu penumpang yang rese-rese lai.

4. Apa pendapat Ibu tentang layanan panggilan darurat apabila terjadi kejadian darurat?

Jawab:

Sejauh ini beta perhatikan belum ada info atau pengumuman nomor darurat yang bisa dihubungi ni jadi kalau misalkan terjadi apa-apa yah pasti katong jua akan bingung.

Narasumber 5

Tanggal Wawancara : 08 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual

Identitas Narasumber 5

Nama : Ibu Lucy

Jenis Kelamin : Perempuan

Pendidikan Formal : SMA

Jabatan : -

Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama Ibu menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

Jawab:

Sa su pake kapal ini dari waktu kapal pelni ini masih jarang, waktu masih deng perintis itu jadi su lumayan lama sekitar 20 tahun begitu

2. Apa pendapat Ibu tentang kegiatan pengawasan petugas syahbandar di pelabuhan Tual?

Jawab:

iyu, petugas dorang ni kalo kasi informasi ka arahan begitu , katong susah mengerti, baru kalo katong tanya dong bale suara basar deng katong, jadi katong juga bingung musti bagemana. penumpang ini su paleng banya bagini baru baribot, coba dong (petugas) pake toa par bicara ka supaya katong bisa dengar jelas

3. Apa pendapat Ibu tentang layanan panggilan darurat apabila terjadi kejadian darurat?

Jawab:

Untuk itu beta kaya belum pernah liat ada spanduk ka atau poster tentang itu.

Narasumber 6

Tanggal Wawancara : 08 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual

Identitas Narasumber 6

Nama : Ibu Ata

Jenis Kelamin : Perempuan

Pendidikan Formal : SMA

Jabatan : -

Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama Ibu menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

Jawab:

Sa su pake kapal laut sekitar 20 tahun nyong mulai dari masih kapal perintis sampe sekarang kapal pelni ini.

2. Apa alasan Ibu memilih jawaban 'ya' pada angket tersebut ?

Jawab:

sa liat petugas dia periksa biasa-biasa saja, namanya juga orang kei jadi seng apa-apa kalo dong kasar ka suara basar ka maki-maki ka, yang penting cepat periksa supaya katong cepat berangkat

Narasumber 7

Tanggal Wawancara : 08 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual

Identitas Narasumber 7

Nama : Bapak Kris

Jenis Kelamin : Laki-laki
Pendidikan Formal : S1
Jabatan : -
Pekerjaan : Wiraswasta

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama Bapak menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

Jawab:

Bapa pake kapal laut untuk berpergian ni sudah hampir 25 tahun, anak.

2. Apa alasan bapak memilih 'netral' pada angket tersebut?

Jawab:

kalo menurut sa, sa jawab netral karna memang itu tergantung personal orang jadi sa tidak bisa langsung tudu ka bilang begitu, kalo dong marah ka kasar ka mungkin karena dorang juga cape, namanya manusia to

Narasumber 8

Tanggal Wawancara : 28 Juni 2018
Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tual
Identitas Narasumber 8
Nama : Ibu Lena
Jenis Kelamin : Perempuan
Pendidikan Formal : DIII
Jabatan : -
Pekerjaan : PNS

Hasil Wawancara

1. Sudah berapa lama Ibu menggunakan kapal laut sebagai sarana untuk berpergian ?

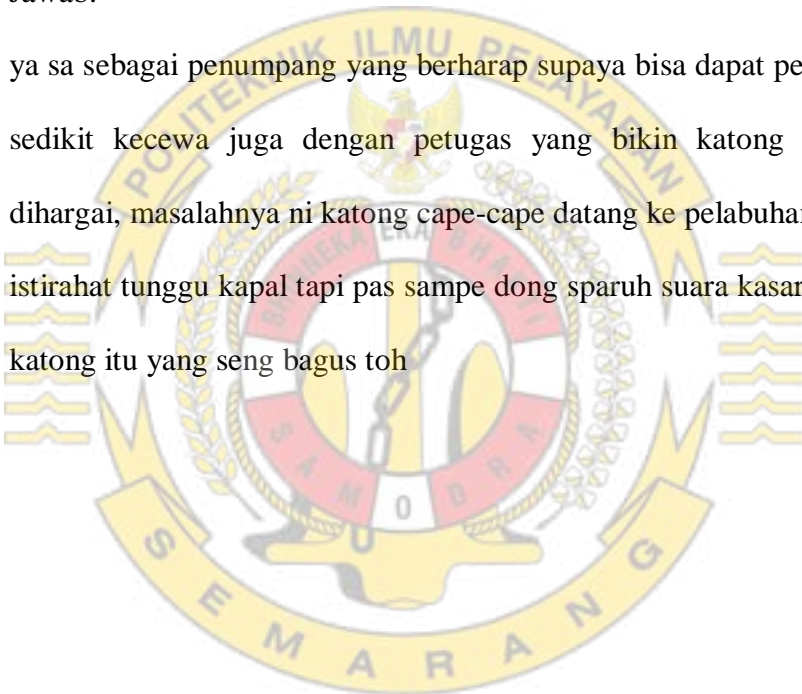
Jawab:

Sa sekitar 20 tahun su pake kapal sebagai sarana antar pulau

2. Apa alasan bapak memilih 'tidak' pada angket tersebut?

Jawab:

ya sa sebagai penumpang yang berharap supaya bisa dapat perlakuan baik, sedikit kecewa juga dengan petugas yang bikin katong kaya kurang dihargai, masalahnya ni katong cape-cape datang ke pelabuhan supaya bisa istirahat tunggu kapal tapi pas sampe dong sparuh suara kasar deng bataria katong itu yang seng bagus toh



Lampiran III

Gambar Situasi di Pelabuhan Tual

1. Dermaga







2. Terminal Penumpang





Lampiran IV

Tabel Daftar Fasilitas Terminal Penumpang yang disesuaikan dengan Permenhub Nomor PM 37 Tahun 2015

No	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolak ukur	Realisasi
1	Keselamatan				
	a. Informasi dan fasilitas keselamatan	Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, kecelakaan, atau bencana alam)	ketersediaan	Tersedia informasi dan fasilitas keselamatan yang mudah terlihat dan terjangkau, antara lain : 1. Alat pemadam kebakaran 2. Petunjuk jalur evakuasi 3. Titik kumpul evakuasi 4. Nomor telepon darurat	Ada Ada Ada Tidak ada
	b. Informasi dan fasilitas kesehatan	Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan darurat	ketersediaan	Tersedia informasi dan fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dan terjangkau, antara lain : 1. Perlengkapan P3K 2. Kursi roda 3. Tandu 4. Petugas kesehatan	Ada Ada Ada Tidak ada
2	Keamanan dan Ketertiban				
	a. Fasilitas kewan dan ketertiban	Peralatan pencegah tindakan kriminal	Ketersediaan	Fasilitas kewan dan ketertiban antara lain 1. CCTV 2. Pagar	Tidak ada Ada Ada
	b. Naik turun penumpang dari dan ke kapal	Saran penumpang untuk naik dari dan ke kapal	1.Ketersediaan 2.Kondisi	1.Tersedianya jalur penumpang dari dan ke kapal 2.Tangga untuk naik turun dari dan ke kapal yang dilengkapi dengan atap	Tidak ada
	c. Pos dan petugas keamanan	Berfungsi menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa diterminal penumpang	1.ketersediaan 2.kondisi	1.Tersedia pos 2.Petugas berseragam dan mudah dilihat	Ada Ada
	d. Informasi gangguan keamanan	Informasi yang disampaikan kepada pengguna jasa apabila mendapat gangguan kewan berupa stiker berisi no telpon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	1.Ketersediaan 2.Kondisi	Tersedia stiker yang mudah dilihat dan jelas terbaca	Tidak ada
	e. Peralatan dan pendukung keamaan	Berfungsi sebagai sarana pendukung keamanan untuk memberikan rasa aman bagi pengguna jasa	Ketersediaan	Tersedia <i>metal detector</i>	Ada
	f. Tempat parkir	Tempat untuk parkir kendaraan pengantar /pejemput baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua)	1.Luas 2.Sirkulasi	1.Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang ada	Ada

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2018

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Geoffrey Veranus Rahakbauw
2. Tempat/ Tgl Lahir : Ambon, 06 Januari 1998
3. NIT : 52155858 K
4. Alamat Asal : Jalan Pejuang Pemekaran-Un,
Kec. Dullah Selatan, Kota
Tual, Provinsi Maluku



5. Nama Orang Tua

- Ayah : John Richard Rahakbauw
Pekerjaan : PNS
Ibu : Enggelina Heatubun
Pekerjaan : PNS

Riwayat Pendidikan

1. SD : SD Kristen Ohoidertawun Lulus tahun 2009
2. SMP : SMPN 3 Tual Lulus tahun 2012
3. SMA : SMA Sanata Karya Langgur Lulus tahun 2015

Pengalaman ekstrakurikuler

1. Duta Anak Kreatif Kabupaten Maluku Tenggara
2. Drumband Gema Perwira Samodra PIP Semarang, sebagai anggota tim trompet

Pengalaman Praktek / Prada :

1. Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan Kelas II Tual
2. PT. Transcoal Pacific, Cabang Sangatta